



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 447]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 29, 2017/अग्राहायण 8, 1939

No. 447]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 29, 2017/AGRAHAYANA 8, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 16 नवम्बर, 2017

सं. टीएएमपी/59/2017-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त हल्दिया डॉक परिसर स्थित पाइपलाइन के द्वारा खाद्य तेल के प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/शास्ति के अनुमोदन के प्रस्ताव का, संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या: टीएएमपी/59/2017-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवम्बर, 2017 के 14 वें दिन को पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त हल्दिया डॉक परिसर (एचडीसी) स्थित पाइपलाइन के माध्यम से खाद्य तेल के निष्पादन मानक आधार पर प्रोत्साहन/शास्ति का अनुमोदन प्राप्त करने से संबंधित है।

2.1. केओपीटी 12 जुलाई, 2017 के अपने प्रस्ताव में रखे मुख्य मुद्दों का सार इस प्रकार है:

- (i) एचडीसी के माध्यम से कूड और आरबीडी पॉम ऑयल, कूड तथा रिफाइन्ड सोयाबीन ऑयल के साथ-साथ सूरजमुखी के तेल सहित खाद्य तेलों का काफी मात्रा में प्रहस्तन किया जाता है। इसका मुख्य कारण हल्दिया

में पांच खाद्य तेल रिफाइनरियां हैं। उक्त रिफाइनरियों के अतिरिक्त, कोलकाता के आस-पास के बहुत से आयातकों द्वारा खाद्य तेलों के छोटे पार्सल लोड भी नियमित आधार पर आयातित किये जाते हैं।

(ii) पिछले कुछ वर्षों में प्रहस्तित खाद्य तेल निम्नवत् है:

क्र.सं.	वित्तीय वर्ष	मात्रा (मिलियन मीट्रिक टन)
1.	2014-15	1.95
2.	2015-16	2.40
3.	2016-17	2.20

आने वाले वर्षों में एचडीसी के माध्यम से खाद्य तेल का यातायात और बढ़ने की संभावना है।

- (iii) वर्तमान में, कूड पॉम ऑयल/रिफाइनड, ब्लीचड और डियोड्राइज्ड (आरबीडी) पॉम ऑयल और सोयाबीन तेल/सूरजमुखी तेल की औसत उत्पादकता क्रमशः 150 एमटी और 350 एमटी मात्रा प्रति घंटा है। इस घटिया उत्पादन को देखते हुए और केओपीटी के वर्तमान दरमानों में एचडीसी स्थित पाइपलाइन के माध्यम से खाद्य तेलों के निष्पादन मानकों के अभाव में, खाद्य तेल पोतों का टर्न-अराउंड समय अधिक होने के कारण एचडीसी पर पोतों की समग्र टीआरटी प्रभावित होती है। इसके अतिरिक्त, ऐसे पोतों की घटिया पम्पिंग दर भी बर्थ की उपयोग क्षमता को दर्शाती है।
- (iv) पम्पिंग दर को बढ़ाने और खाद्य तेल पोतों की टीआरटी को घटाने के उद्देश्य से, संबंधित बड़े खाद्य तेल आयातकों को 4 मई, 2017 की बैठक में सलाह दी गई थी कि कार्गो की उतरायी के लिए पम्पिंग दर बढ़ाने के विभिन्न उपायों के द्वारा अवसंरचना में आवश्यक उन्नयन किया जाए। तदनुसार, यह निर्णय लिया गया था कि 1 अगस्त, 2017 से सभी हितधारकों को कूड पॉम ऑयल/ आरबीडी पॉम ऑयल की ढुलाई करने वाले पोत से न्यूनतम पम्पिंग दर 250 एमटी प्रति घंटा और सोयाबीन तेल / सूरजमुखी तेल की ढुलाई करने वाले पोत से न्यूनतम 450 एमटी प्रति घंटा की दर पर पोत से उतरायी सुनिश्चित करनी होगी। असफल रहने पर, ऐसे पोतों पर दंडिक बर्थ किराया प्रभारों की उगाही की जायेगी। [केओपीटी द्वारा 4 मई, 2017 को बड़े खाद्य तेल आयातकों के साथ आयोजित बैठक के कार्यवृत्त भी भेजे हैं।]
- (v) न्यूनतम पम्पिंग दरों के निर्धारण का मामला न्यासी मंडल के सुविचार और अनुमोदन के लिए रखा गया था और इसे बोर्ड द्वारा अपने 31 मई, 2017 के संकल्प संख्या आर/279/एचडीसी/प्रशा./3/5/2017 के तहत स्वीकृति दे दी थी। [केओपीटी द्वारा 31 मई, 2017 को बोर्ड संकल्प की प्रति भेजी है।]
- (vi) निर्दिष्ट उतरायी दर प्राप्त करने की असफलता अथवा सफलता के लिए शास्ति/प्रोत्साहन प्रतिमानों पर न्यासी मंडल ने सुविचार कर अनुमोदन किया था।
- (vii) प्रस्तावित निष्पादन के साथ-साथ शास्ति/प्रोत्साहन मानक 1 अगस्त, 2017 से प्रभावी होंगे और एक वर्ष तक लागू रहेंगे और उसके पश्चात् उनकी समीक्षा की जायेगी।
- (viii) यदि कोई जलयान निरंतर दो नौयात्राओं के दौरान जलयानों को आरोप्य कारणों से घटिया निष्पादन करता है और उत्पादकता बैंचमार्क प्राप्त करने में असफल रहता है तो केओपीटी द्वारा उस जलयान को स्वीकार नहीं किया जायेगा और इसकी सूचना व्यापार को दी जायेगी।

2.2. तदनुसार, केओपीटी ने वर्तमान दरमानों में (12 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/23/2016-केओपीटी द्वारा अधिसूचित) में धारा 21.6 के अंतर्गत 'एचडीसी पर पाइपलाइनों के माध्यम से खाद्य तेल प्रहस्तन के लिए निष्पादन के साथ-साथ उत्पादकता/प्रोत्साहन मानक' शीर्षक से निम्नलिखित उपबंध अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन चाहता है:-

“(i) निष्पादन मानक

कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल की ढुलाई करने वाले जलयान 250 एमटी प्रति घंटे की न्यूनतम पम्पिंग दर से कार्गो उतरायी प्राप्त करेगा और कूड डेगमड सोया बीन/सूरजमुखी तेल की ढुलाई करने वाले जलयान को न्यूनतम 450 एमटी प्रति घंटे की उतरायी का लक्ष्य प्राप्त करना होगा, ऐसा न करने पर, ऐसे पोतों पर दंडिक बर्थ किराया प्रभार उगाहे जायेंगे।

(ii) शास्ति/प्रोत्साहन मानक

उत्पादकता के परिकलन के प्रयोजन से, पोत का कार्य समय नौवहन प्रवेश समय से कार्गो कार्य पूरा होने तक परिकलित किया जायेगा। अनुबद्ध उतरायी दर प्राप्त करने में असफलता या सफलता के लिए शास्ति/प्रोत्साहन निम्नानुसार लागू होगा:-

- (क) यदि पोत का कार्य समय (हॉलेज प्रवेश समय से कार्गो कार्य पूरा होने तक सुविचारित) उपरोक्त उत्पादकता मानकों के आधार पर अनुबद्ध समय से 2 घंटे या कम बढ़ता है, तो कोई दंड नहीं लगाया जायेगा।
- (ख) यदि पोत का कार्य समय (हॉलेज प्रवेश समय से कार्गो कार्य पूरा होने तक सुविचारित) उपरोक्त उत्पादकता मानकों के आधार पर अनुबद्ध समय से 2 घंटे से ज्यादा बढ़ जाता है, तब पोत के कार्गो प्रचालनों के समापन तक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके एक भाग के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार से दो गुना की दर से दंड लगाया जायेगा।
- (ग) जलयान की औसत पम्पिंग दर के बेंच मार्क स्तर से बढ़ जाने पर और पोत का कार्य समय (हॉलेज प्रवेश समय से कार्गो कार्य की समाप्ति तक) अनुबद्ध समय से 2 घंटे से ज्यादा से भी कम है, तो बचाये प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए लागू बर्थ किराये के 5% की दर से प्रोत्साहन दिया जायेगा। तथापि, दो घंटे तक की समय की बचत पर कोई प्रोत्साहन नहीं दिया जायेगा।

शास्ति/प्रोत्साहन मानकों के उपबंधों पर टिप्पणियां:

- (i) अनुबद्ध कार्यावधि के घंटों में परिकलन के लिए कार्गो के टनभार को पम्पिंग दर मानकों से भाग करना होगा और उसकी तुलना परिचालन अभिलेख से जलयान की वास्तविक कार्यावधि से की जायेगी।
- (ii) निष्पादन को प्राप्त न करने पर जैसा ऊपर (i) में दिया गया है, पोत स्वामी/एजेंट पर शास्ति आरोपित की जायेगी। इसी प्रकार, उच्च निष्पादन प्राप्त करने पर, पोत स्वामी/एजेंट को प्रस्तावित दर पर प्रोत्साहन का भुगतान किया जायेगा।
- (iii) निष्पादन और शास्ति/प्रोत्साहन मानक, जैसे ऊपर निर्धारित किये गए हैं, 1 अगस्त, 2017 से प्रभावी होंगे।
- (iv) प्रस्तावित निष्पादन के साथ-साथ शास्ति/ प्रोत्साहन मानक उनके लागू होने से एक वर्ष तक प्रभावी रहेंगे और तत्पश्चात् उनकी समीक्षा की जायेगी।"

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के 12 जुलाई, 2017 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे 20 जुलाई, 2017 के पत्र द्वारा भेजी गई थी। कुछेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं संगठनों ने अपनी टिप्पणियां संयुक्त सुनवाई के बाद भेजी हैं। उक्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में केओपीटी को भेजा गया था। केओपीटी ने अपने 14 सितंबर, 2017 के पत्र के द्वारा उन पर अपना उत्तर दिया।

4. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, केओपीटी से हमारे 7 अगस्त, 2017 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने 30 अगस्त, 2017 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर केओपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण	केओपीटी का उत्तर
(i).	कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल के 150 एमटी और सोया बीन ऑयल/सूरजमुखी तेल के 350 एमटी प्रति घंटा की वर्तमान उत्पादकता के प्रति कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल के लिए 250 एमटी प्रति घंटा और सोया बीन ऑयल/सूरजमुखी तेल के लिए 450	अभिलेख में यह पाया गया है कि सीपीओ/आरबीडी पॉम ऑयल के 13 पोतों तक और 4 सोया बीन तेल पोतों की उत्पादकता वित्तीय वर्ष 2016-17 में क्रमशः 250 एमटी और 450 एमटी प्रति घंटा से अधिक थी। इसके अतिरिक्त, वित्तीय वर्ष 2017-18 में जुलाई 2017 तक 9 सीपीओ/आरबीडी पॉम ऑयल पोतों और 2 सोयाबीन ऑयल पोतों ने प्रस्तावित मानक से अधिक उत्पादकता प्राप्त की है। जबकि 8 सीपीओ/आरबीडी पॉम ऑयल पोत और 1 सोयाबीन तेल पोत ने

	<p>एमटी प्रति घंटा की उत्पादकता प्रस्तावित है। ऐसा न होने पर पत्तन द्वारा पोतों पर दांडिक बर्थ किराया प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में, कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल के लिए 250 एमटी प्रति घंटा और सोया बीन ऑयल/सूरजमुखी तेल के लिए 450 एमटी प्रति घंटा की प्रस्तावित उत्पादकता के आकलन का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>प्रस्तावित उत्पादकता मानक लगभग प्राप्त कर लिया है। [पोत वार उत्पादकता मानदंड, जैसा ऊपर स्पष्ट किया गया है, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।]</p> <p>एचडीसी पर खाद्य तेल पोतों से प्रहस्तन के मामले में, इन परिचालनों में पत्तन की कोई भूमिका नहीं होती है, और सारी परिचालन व्यवस्था आयातकों/निर्यातकों और पोतों द्वारा निष्पादित की जाती है। उतरायी परिचालन के दौरान, संबंधित हितधारकों की ओर से की जाने वाली अनेकों कमियों के बारे में नियमित संज्ञान लिया जाता रहा है, जो उत्पादकता पर प्रतिकूल प्रभाव डालती हैं। यह महसूस किया गया कि यदि आयातकों/निर्यातकों द्वारा और/या पोतों द्वारा परस्पर निकट समन्वय से आवश्यक कार्रवाई की जाये तो प्रस्तावित उत्पादकता स्तर सरलता से प्राप्त किये जा सकते हैं।</p> <p>खाद्य तेल पोतों के प्रहस्तन के दौरान, विभिन्न मुद्दों का समाधान करने के लिए पत्तन और खाद्य तेल व्यापार के सभी मुख्य हितधारकों से 04.05.2017 को एक बैठक आयोजित की गई थी जहां उत्पादकता को प्रभावित करने वाली कमियों और उपचारी उपायों पर विस्तार से चर्चा की गई। विस्तार से विचार-विमर्श के पश्चात्, कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल के लिए 250 एमटी प्रति घंटा और सोया बीन ऑयल/सूरजमुखी तेल के लिए 450 एमटी प्रति घंटा उत्पादकता मानकों का निर्णय लिया गया और इस पर सभी हितधारक सहमत थे। इसके अतिरिक्त, सभी हितधारक प्रस्तावित उत्पादकता मानकों को प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित कार्रवाईयां करने को भी सहमत थे:-</p> <p>(क) पोत के प्रारंभिक, अंतरिम और अंतिम कमी सर्वेक्षण समय में घटौती।</p> <p>(ख) पम्पिंग दर बढ़ाने के लिए, उतराई परिचालन के दौरान बूस्टर पंप लगाना।</p> <p>(ग) विभिन्न प्राप्तकर्ताओं के लिए पोत के अलग-अलग टैंकों में कार्गो आयात।</p> <p>(घ) बहुत से प्राप्तकर्ताओं के लिए बहुविध मनीफोल्ड और पाइपलाइनों का उपयोग।</p> <p>(ङ) उच्च क्षमता के कम्प्रेसर लगाकर प्रति आयातक/प्राप्तकर्ता पिगिंग समय को दो घंटे से कम करना।</p> <p>(च) सीपीओ/आरबीडी पॉम ऑयल की ढुलाई करने वाले पोतों की पूरी नौयात्रा के दौरान पोत टैंकों का पर्याप्त तापमान बनाये रखना।</p>
(ii).	<p>उत्पादकता में वृद्धि से पोत के टर्न-अराउंड समय (टीआरटी) में कमी आयेगी और फिर केओपीटी भविष्य में अधिक कार्गो का प्रहस्तन कर सकेगा। भविष्य में अधिक कार्गो के प्रहस्तन से जो अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न होगा उसे निर्धारित किया जायेगा।</p>	<p>यहां यह कहना समीचीन होगा कि वित्तीय वर्ष 2017-18 में एचडीसी पर खाद्य तेलों की 2.35 एमएमटी की संकल्पना के प्रति, अप्रैल, 17 से जुलाई, 17 के बीच 0.9 एमएमटी कार्गो का पहले ही प्रहस्तन हो चुका है। इस प्रकार वित्तीय वर्ष 2017-18 के दौरान 2.7 एमएमटी की वार्षिक प्रवाह क्षमता का संकेत मिलता है। बाद के वर्षों में बाजार की स्थितियां और खाद्य तेल कार्गो की प्रमात्रा धीरे-धीरे बढ़ेगी। कार्गो और पोतों की संवर्धनकारी प्रमात्रा से निबटने के लिए उन कमियों को दूर करके जो अनावश्यक रूप से कार्य समय बेकार कर देती हैं और साथ ही पम्पिंग दर में सुधार लाकर उत्पादकता को बढ़ाया जा सकता है। तदनुसार, प्रयोक्ताओं की सहमति से उपरोक्त कार्रवाई योजना बनाई गई है।</p>

आकलित अतिरिक्त कार्गो और प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों के लागू होने के पश्चात् प्रहस्तित किये जा सकने वाले पोतों की संख्या का संक्षिप्त सार नीचे दिया जाता है [खाद्य तेल कार्गो की प्रमात्रा और एचडीसी < केओपीटी पर उसकी प्रवृत्ति चालू वित्तीय वर्ष (2017-18) के पहले 4 महीनों के दौरान पर सुविचार करते हुए]

कार्गो	अप्रैल 17 से जुलाई 17 के दौरान एचडीसी पर कार्य करने वाले पोतों की संख्या			सुविचारित आकलन, प्रस्तावित उत्पादकता मानक		4 महीनों के दौरान उपलब्ध अंतरीय समय (घंटों में)	4 महीनों के दौरान उपलब्ध अंतरीय समय (घंटों में)	12 महीनों के दौरान प्रहस्तित की जा सकने वाली कार्गो की अतिरिक्त मात्रा (एमटी में)	अप्रैल 17 से जुलाई 17 के बीच पोत का औसत पार्सल आकार	12 महीनों की अवधि में पोतों की संवर्धन कारी संख्या का निर्धारण (एमटीमें)
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	च)=(ग)/(ङ)	छ)=(घ)-(च)	(ज) = (ग)*(ज) (ङ)*3	(झ) = (ज)*(ङ)	ञ)=(C)/(ख)	(ट)=(I)/(ठ)
सीपीओ/आरबीडी पॉम ऑयल	74	523247	3241	250	2092.9	1147	3441	860250	7071	122
सोयाबीन तेल/वनस्पति तेल	25	368821	125	450	816.6	435.6	1306.8	588060	14753	40

इन प्रकार ऊपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि, यदि प्रस्तावित निष्पादन मानक लागू कर दिये जाते हैं, प्रति वर्ष 162 अतिरिक्त खाद्य तेल पोतों का प्रहस्तन किया जाना संभव हो सकता है। लेकिन, लॉक के साथ-साथ ज्वारभाटे की बाधाओं के कारण उक्त अतिरिक्त पोत व्यावहारिक नहीं हैं और इसलिए उत्पादकता संवर्धन द्वारा उक्त अतिरिक्त पोतों का 50% यानी 81 (61 सीओपी/आरबीडी) और 20 सोयाबीन/सूरजमुखी) का प्रहस्तन प्राप्त किया जा सकता है।

[2016-17 और अप्रैल 2017 से जुलाई 2017 के दौरान प्रहस्तित खाद्य तेल पोतों का निवरण के सीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।]

केओपीटी द्वारा यथानिर्दिष्ट संवर्धनकारी राजस्व का परिकलन नीचे दिया जा रहा है:

वनस्पति तेल के अतिरिक्त प्रहस्तन से वार्षिक अतिरिक्त आय का परिकलन:

खाद्य तेल	सीपीओ	सोयाबीन तेल
संवर्धनकारी कार्गो (एमएमटी में) (विदेशी माना गया है)	0.43	0.29
प्रहस्तन के लिए पोतों की संख्या (विदेशगामी माना गया)	61	20

		पोतों का औसत जीआरटी	10000	25000
		औसत डॉलर दर	65	65
		औसत ठहराव (घंटों में)	30	34
		कार्गो प्रहस्तन से आय (रु. लाख में)	268.27	183.39
		सामुद्रिक प्रभारों से आय (रु. लाख में)		
		पाइलटेज	338.90	277.79
		बर्थ किराया	47.34	43.98
		पत्तन देयताएं	189.59	155.41
			575.84	477.17
		कुल प्रहस्तन और सामुद्रिक आय (रु. लाख में)	844.11	660.56
		सीपीओ और सोयाबीन तेल के अतिरिक्त प्रहस्तन से कुल आय (रु. लाख में)	1505	
(iii).	इस संबंध में यह स्मरण आ रहा है कि वर्ष 2016 में केओपीटी के सामान्य प्रशुल्क संशोधन के समय अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलित राजस्व में अंतर 386.33 करोड़ रु. का था। केओपीटी पुष्टि करे कि अतिरिक्त यातायात के कारण पत्तन द्वारा अर्जित अतिरिक्त राजस्व इस प्रकार उभरे राजस्व अंतर के भीतर ही रहेगा।	62.37 रु. प्रति एमटी के वर्तमान घाट शुल्क और नौवहन प्रभारों पर सुविचार करते हुए 4.30 लाख रु. एमटी सीपीओ/आरबीडी पॉम ऑयल (61 पोत) और 2.94 लाख एमटी सोयाबीन तेल/वनस्पति तेल (20 पोत) के उक्त अतिरिक्त कार्गो के प्रहस्तन से आकलित कार्गो और सामुद्रिक आय 15.05 करोड़ रु. निकलती है जो 386.33 करोड़ रु. के राजस्व अंतर से काफी कम है। उक्त को देखते हुए, यह पुष्टि की जाती है कि उत्पादकता में प्रत्याशित वृद्धि की वजह से यातायात में आकलित वृद्धि के कारण केओपीटी को अर्जित होने वाला अतिरिक्त राजस्व 386.33 करोड़ रु. के राजस्व घाटे से कहीं कम है। इसके अतिरिक्त, यह भी बताया जाता है कि प्रस्तावित निष्पादन मानक पोतों की औसत टीआरटी को कम कर देंगे जो मंत्रालय और साथ ही नीति आयोग की मुख्य आपत्ति है।		

5. संदर्भाधीन मामले में संयुक्त सुनवाई कोलकाता में केओपीटी परिसर में 31 अगस्त, 2017 को आयोजित हुई। संयुक्त सुनवाई के दौरान, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। केओपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने संयुक्त सुनवाई में अपने-अपने निवेदन रखे।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

7. मामले के प्रकरण के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के हवाले से निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i) कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया डॉक परिसर (एचडीसी) स्थित खाद्य तेल पोतों की वर्तमान उत्पादकता घटिया सूचित की गई है जिसके परिणामस्वरूप खाद्य तेल पोतों का टर्न अराउंड समय (टीआरटी) अधिक लगता है और इसकी वजह से बर्थ का क्षमता उपयोग घट जाता है। इसलिए, खाद्य तेल पोतों के टीआरटी में सुधार लाने के लिए और तदनुसार बर्थ की उपयोगिता में वृद्धि की दृष्टि से केओपीटी निष्पादन मानक आधार पर एचडीसी पर पाइपलाइन के माध्यम से खाद्य तेल प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन/शास्ति के प्रस्ताव के साथ आया है। केओपीटी के प्रस्ताव को उसके न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।

इस संबंध में, जून 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी महापत्तनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो की बर्थिंग नीति का संदर्भ लिया जाता है, जो पत्तनों पर उपलब्ध अवसंरचना के हवाले से विभिन्न शुष्क बल्क वस्तुओं के निष्पादन मानक आकलित करने और निष्पादन मानकों से संबद्ध शास्तियां और प्रोत्साहन लागू करने के लिए सभी महापत्तनों के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। यद्यपि वह नीति शुष्क बल्क कार्गो वस्तुओं पर ही लागू होती है, केओपीटी ने, उक्त नीति से प्रभावित होकर, तरल कार्गो के प्रहस्तन के लिए, अर्थात् एचडीसी पर खाद्य तेल, नियत निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहित/शास्ति लागू करने की पहल की है। एचडीसी इसके लिए प्रशंसा की पात्र है।

- (ii) जुलाई, 2017 के अपने प्रस्ताव में केओपीटी के निवेदन पर संदर्भाधीन मामले के संसाधन के दौरान केओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के साथ, इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।
- (iii) (क) कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल के संदर्भ में केओपीटी द्वारा सूचित वर्तमान उत्पादकता 150 एमटी प्रति घंटा है और सोयाबीन तेल/सूरजमुखी तेल की 350 एमटी प्रति घंटा सूचित की गई है। इस पृष्ठभूमि में, पत्तन का प्रस्ताव कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल की ढुलाई करने वाले पोत से न्यूनतम पम्पिंग दर 250 एमटी प्रति घंटा और सोया बीन तेल/सूरजमुखी तेल की ढुलाई करने वाले पोत से न्यूनतम 450 एमटी प्रति घंटा की दर पर नियत करता है। प्रस्तावित न्यूनतम पम्पिंग दर एचडीसी पर, हाल ही में, पोतों की कुल संख्या द्वारा प्राप्त/लगभग प्राप्त उत्पादकता पर आधारित है।
- (ख) प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों के संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि, प्रस्ताव की प्रस्तुति से पूर्व, केओपीटी ने पत्तन स्तर पर संबंधित हितधारकों से बैठक कर प्रस्ताव के बारे में संसूचित किया। केओपीटी ने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत बैठक के कार्यवृत्त के अनुसार, यह देखा जाता है कि केओपीटी द्वारा आयोजित बैठक के दौरान प्रयोक्ता केओपीटी द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम पम्पिंग दर पर सहमत हो गए थे। लेकिन, परामर्शी प्रक्रिया के एक भाग के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान सभी प्रयोक्ताओं ने कम बूस्टर पम्प क्षमता वाले हल्दिया आने वाले पोतों के छोटे आकार के कारण प्रस्तावित पम्पिंग दरों को प्राप्त करना कठिन होने के मुख्य आधार पर आपत्ति उठायी।
- (ग) इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि अप्रैल 2016 से जुलाई 2017 तक की अवधि के लिए केओपीटी द्वारा उपलब्ध कराये गए आंकड़ों से, यह देखा जा सकता है कि कुल अवसरों पर पोतों ने कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल और सोयाबीन तेल/सूरजमुखी तेल पोतों के लिये केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानकों को भी पार कर दिया है। ऐसे भी अवसर आये हैं जब पोतों ने प्रस्तावित उत्पादकता मानकों को लगभग प्राप्त ही कर लिया है। इसके अतिरिक्त, केओपीटी के अनुसार, यदि आयातकों/निर्यातकों और पोतों की ओर से उतरायी प्रचालन के दौरान सामने आने वाली कठिनाइयों/बाधाओं को दूर कर लिया जाये तो प्रस्तावित उत्पादकता स्तर सरलता से प्राप्त किया जा सकता है।
- (iv) वर्तमान परिदृश्य में, कि जहां भारतीय पत्तनों के बारे में यह कहा जाता है कि पोतों के टर्न अराउंड में काफी समय लगता है और भारत सरकार की भारतीय पत्तनों पर पोतों के टर्न अराउंड समय को कम करने की पहल हो रही है, उच्च उत्पादकता मानक निर्धारित करने का केओपीटी का प्रस्ताव पोतों के तीव्र टर्न अराउंड और बर्थ का इष्टतम प्रयोग, सही दिशा में उठाया गया कदम प्रतीत होता है। जैसा केओपीटी ने पुष्टि की है कि परिचालन संबंधी बाधाओं को दूर करने के साथ ही प्रस्तावित उत्पादकता मानकों को आसानी से प्राप्त किया जा सकता है। वास्तव में कुल पोतों ने प्रस्तावित उत्पादकता मानकों को प्राप्त/लगभग प्राप्त कर भी लिया है। केओपीटी द्वारा किये गए निवेदनों पर सुविचार करने और चूंकि प्रस्ताव को केओपीटी के न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है, यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
- (v) उत्पादकता मानकों के साथ, केओपीटी ने उत्पादकता मानकों की प्राप्त करन/ न प्राप्त करके की स्थिति में प्रोत्साहन/दांडिक उपबंधों का प्रस्ताव भी किया है। इस संबंध में, पत्तन ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव भी किया है कि यदि पोत का कार्य समय उपरोक्त उत्पादकता मानकों के आधार पर अनुबद्ध समय से 2 घंटे या कम रहता है तो कोई दंड नहीं लगाया जायेगा, यदि पोत कार्य समय उपरोक्त उत्पादकता

मानकों के आधार पर अनुबद्ध समय से 2 घंटा से अधिक बढ़ जाता है तो पोट के कार्गो प्रचालनों के समापन तक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके एक भाग के लिए 2 गुणा की दर से दंड लगाया जायेगा और यदि जलयान की औसत पम्पिंग दर के बैंच मार्क स्तर से बढ़ जाने पर और पोट का कार्य समय अनुबद्ध समय से 2 घंटे से ज्यादा से भी कम है, तो बचाये गये प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए लागू बर्थ किराये के 5% की दर से प्रोत्साहन दिया जायेगा, तथापि, 2 घंटे तक की समय की बचत पर कोई प्रोत्साहन नहीं दिया जायेगा (वाक्य विलुप्त किया जाता है)। इस बात पर सुविचार करते हुए कि शास्ति/प्रोत्साहन उपबंध को न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित किया गया है और किसी भी प्रयोक्ता ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित शास्ति/प्रोत्साहन उपबंधों पर आपत्ति नहीं उठायी है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित टिप्पणियों को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

(vi) केओपीटी ने इस प्रभाव की टिप्पणी भी प्रस्तावित की है कि अनुबद्ध कार्यावधि के घंटों में परिकलन के लिए कार्गो के टनभार को पम्पिंग दर मानकों से भाग करना होगा और उसकी तुलना परिचालन अभिलेख से जलयान की वास्तविक कार्यावधि से की जायेगी और कि निष्पादन को प्राप्त करने पर जैसा ऊपर (i) में दिया गया है, पोट स्वामी/एजेंट पर शास्ति आरोपित की जायेगी और कि निष्पादन प्राप्त करने पर, पोट स्वामी/एजेंट को प्रस्तावित दर पर प्रोत्साहन का भुगतान किया जायेगा। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणियां दंड लगाने/प्रोत्साहन देने से संबंधित कार्यान्वयन पक्ष को स्पष्टता प्रदान करती हैं, प्रस्तावित टिप्पणियां भी अनुमोदित की जाती हैं।

(vii) उत्पादकता में वृद्धि पोतों के टर्न अराउंड समय को कम करेगी और फिर केओपीटी को भविष्य में और अधिक कार्गो प्रहस्त करने की क्षमता प्रदान करेगी और इस प्रकार पत्तन को अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी जिसकी नवंबर, 2016 में केओपीटी के प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के दौरान प्रत्याशा नहीं की गई थी। चूंकि केओपीटी द्वारा अर्जित अतिरिक्त आय की प्रत्याशा और गणना नहीं की गई और 2016 में निपटाये गए केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर निर्णय लेते समय, यह राय हो सकती है कि राजस्व तटस्थता स्थिति बनाये रखने के लिए किसी अन्य दर को समायोजित किया जाना चाहिए।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि राजस्व तटस्थता स्थिति सुनिश्चित करने का प्रश्न तब उठता है जब आकलित लागत स्थिति के आधार पर पत्तन को वह प्रशुल्क पहले ही दे दिया गया है जो उसे देय था और तत्पश्चात् नया प्रशुल्क मंजूर कर फिर से दिया जाता है। लेकिन, केओपीटी के मामले में, यह याद किया जाए कि नवंबर, 2016 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित केओपीटी के सामान्य संशोधित आदेश में लगभग 383 करोड़ रु. का राजस्व घाटा पत्तन द्वारा कवर न किया गया रह गया था। भविष्य में अधिक कार्गो के प्रहस्तन से होने वाली अतिरिक्त आय 15.05 करोड़ रु. केओपीटी द्वारा यथा आकलित, की होगी जो राजस्व घाटे में आमेलित हो जायेगी और इससे केओपीटी को कोई अनुचित लाभ नहीं होगा।

(viii) जैसा कि पहले बताया गया है, संदर्भाधीन प्रस्ताव जुलाई, 2017 में प्राप्त हुआ था। उक्त प्रस्ताव में केओपीटी ने निष्पादन मानक और प्रोत्साहन/शास्ति मानक 1 अगस्त, 2017 से प्रभावी किये हैं। प्रशुल्क नीति 2015 को प्रचालित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 5.7.1 के अनुसार, जब कभी पत्तन विशेष अथवा किसी अन्य महापत्तन के दरमानों में किसी सेवा/कार्गो के लिए प्रशुल्क निर्दिष्ट न हो, तब पत्तन कथित नए कार्गो/ सेवा के प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव दायर कर सकता है। इसके अतिरिक्त कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 और 5.7.4 के अनुसार, प्रस्ताव प्रस्तुत होने के साथ ही पत्तन संबंधित हितधारकों के साथ परामर्श करके अंतिम दरों को अधिसूचित किये जाने तक प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर लागू कर सकता है। इस संबंध में, जैसा पहले बताया गया है, केओपीटी ने पत्तन स्तर पर संबंधित हितधारकों के साथ एक बैठक आयोजित कर उन्हें प्रस्ताव के बारे में अवगत कराया। प्रस्ताव के साथ, केओपीटी द्वारा संलग्न किये गए उस बैठक के कार्यवृत्त के अनुसार, यह देखा गया है कि केओपीटी द्वारा आयोजित बैठक में प्रयोक्ता, अन्य बातों के साथ-साथ, इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव के अनुमोदन के अभाव में 01 अगस्त, 2017 से प्रोत्साहनों/शास्तियों के उपबंधों के सहित प्रस्तावित न्यूनतम पम्पिंग दर को लागू करने पर सहमत थे। यह विचार करते हुए कि 1 अगस्त, 2017 से प्रभावी प्रोत्साहनों/शास्तियों उपबंधों के साथ पत्तन की न्यूनतम पम्पिंग दर को लागू करने का प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के परामर्श से हुआ है, यह प्राधिकरण 01 अगस्त, 2017 से प्रोत्साहनों/शास्तियों सहित निष्पादन मानकों को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

इस संबंध में, एक प्रयोक्ता नामतः सीपोर्ट सर्विस प्राइवेट लिमिटेड (एसएसपीएल) द्वारा संदर्भाधीन मामले के संसाधन के दौरान किये गए निवेदन की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है। एसएसपीएल की यह राय है कि चूंकि इस प्राधिकरण ने निष्पादन मानको और प्रोत्साहन/शास्ति अनुमोदन नहीं किया है, अतः केओपीटी इसे प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना लागू नहीं कर सकता, और इसलिए, 1 अगस्त, 2017 से केओपीटी द्वारा उगाही गई राशि को वापस लौटाने का अनुरोध किया। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि केओपीटी द्वारा 1 अगस्त, 2017 से उपबंधों को लागू करना कार्यकारी दिशानिर्देशों में उपबंधित अनुबंधों के अनुरूप है। वास्तव में, एसएसपीएल केओपीटी द्वारा हितधारकों के साथ आयोजित बैठक का एक हिस्सा भी है जैसा पहले चर्चा की गई है। इस पर सुविचार करते हुए, यह प्राधिकरण 1 अगस्त, 2017 से प्रभावी प्रोत्साहन/शास्तियों के साथ न्यूनतम पम्पिंग दरों के कार्यान्वयन को मान्यता देने को प्रवृत्त है, अतः केओपीटी द्वारा किन्हीं पक्षों को वापसी का प्रश्न नहीं उठता।

- (bx) केओपीटी ने प्रोत्साहन/शास्तियों के उपबंधों के साथ न्यूनतम पम्पिंग दर को 1 अगस्त, 2017 से एक वर्ष की अवधि के लिए लागू करने का अनुमोदन चाहा है। केओपीटी ने यह मंशा व्यक्त की है कि, उसके पश्चात् निष्पादन मानकों की समीक्षा की जायेगी। पत्तन द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर, यह प्राधिकरण, प्रोत्साहन/शास्तियों के उपबंधों के साथ न्यूनतम पम्पिंग दर के कार्यान्वयन का अनुमोदन एक वर्ष की अवधि, अर्थात् 31 जुलाई, 2018 तक, के लिए अनुमोदित करता है।
- (x) एक अन्य हितधारक, नामतः एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इन्टरैस्ट इन कोलकाता (एसआईसी) की यह राय है कि चूंकि पत्तन पर आने वाले सारे कार्गो की शीघ्रता से उतरायी के लिए प्राप्तकर्ता और प्रहस्तन एजेंट उत्तरदायी होते हैं, दांडिक बर्थ किराया प्रभार रिसीवर्स पर लगाये जाये न कि पोत अथवा उसके एजेंट पर। केओपीटी ने एसआईसी द्वारा किये गए निवेदन पर कोई टिप्पणी नहीं की है। तथापि, यह पाया गया है कि मामले के संसाधन के दौरान, खाद्य तेल की उत्पादकता एचडीसी पर आने वाले पोत के साथ-साथ बूस्टर पम्प की क्षमता पर निर्भर करेगी। इसलिए, यह उपयुक्त है कि पोत को कार्यकुशलता के लिए पुरस्कृत किया जाये या अक्षमता पर दंडित किया जाए।

8.1. परिणाम में, और उपरोक्त कारणों से और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, केओपीटी के वर्तमान दरमानों में भाग- VI- विदेशी व्यापार में लगे पोतों और तटीय व्यापार में लगे पोतों के पोत संबंधी प्रभार के अंतर्गत निम्नलिखित नई धारा 21.6 अंतर्विष्ट करने की स्वीकृति दी जाती है:-

“**एस.21.6** एचडीसी पर पाइपलाइनों के माध्यम से खाद्य तेल प्रहस्तन के लिए निष्पादन के साथ-साथ उत्पादकता/प्रोत्साहन मानक”

(i) **निष्पादन मानक**

कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल की ढुलाई करने वाले जलयान 250 एमटी प्रति घंटे की न्यूनतम पम्पिंग दर से कार्गो उतरायी प्राप्त करेगा और कूड डेगमड सोया बीन/सूरजमुखी तेल की ढुलाई करने वाले जलयान को न्यूनतम 450 एमटी प्रति घंटे की उतरायी का लक्ष्य प्राप्त करना होगा, ऐसा न करने पर, ऐसे पोतों पर दांडिक बर्थ किराया प्रभार उगाहे जायेंगे।

(ii) **शास्ति/प्रोत्साहन मानक**

उत्पादकता के परिकलन के प्रयोजन से, पोत का कार्य समय नौवहन प्रवेश समय से कार्गो कार्य पूरा होने तक परिकलित किया जायेगा। अनुबद्ध उतरायी दर प्राप्त करने में असफलता या सफलता के लिए शास्ति/प्रोत्साहन निम्नानुसार लागू होगा:-

- (क) यदि पोत का कार्य समय (हॉलेज प्रवेश समय से कार्गो कार्य पूरा होने तक सुविचारित) उपरोक्त उत्पादकता मानकों के आधार पर अनुबद्ध समय से 2 घंटे या कम बढ़ता है, तो कोई दंड नहीं लगाया जायेगा।
- (ख) यदि पोत का कार्य समय (हॉलेज प्रवेश समय से कार्गो कार्य पूरा होने तक सुविचारित) उपरोक्त उत्पादकता मानकों के आधार पर अनुबद्ध समय से 2 घंटे से ज्यादा बढ़ जाता है, तब पोत के कार्गो प्रचालनों के समापन तक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे या उसके एक भाग के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार से दो गुना की दर से दंड लगाया जायेगा।

- (ग) जलयान की औसत पम्पिंग दर के बैच मार्क स्तर से बढ़ जाने पर और पोत का कार्य समय (हॉल्लेज प्रवेश समय से कार्गो कार्य की समाप्ति तक) अनुबद्ध समय से 2 घंटे से ज्यादा से भी कम है, तो बचाये प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए लागू बर्थ किराये के 5% की दर से प्रोत्साहन दिया जायेगा। तथापि, दो घंटे तक की समय की बचत पर कोई प्रोत्साहन नहीं दिया जायेगा।

शास्ति/प्रोत्साहन मानकों के उपबंधों पर टिप्पणियां:

- (i) अनुबद्ध कार्यावधि के घंटों में परिकलन के लिए कार्गो के टनभार को पम्पिंग दर मानकों से भाग करना होगा और उसकी तुलना परिचालन अभिलेख से जलयान की वास्तविक कार्यावधि से की जायेगी।
- (ii) निष्पादन को प्राप्त न करने पर जैसा ऊपर (i) में दिया गया है, पोत स्वामी/एजेंट पर शास्ति आरोपित की जायेगी। इसी प्रकार, उच्च निष्पादन प्राप्त करने पर, पोत स्वामी/एजेंट को प्रस्तावित दर पर प्रोत्साहन का भुगतान किया जायेगा।
- (iii) निष्पादन और शास्ति/प्रोत्साहन मानक, जैसे ऊपर निर्धारित किये गए हैं, 1 अगस्त, 2017 से प्रभावी होंगे और इसके लागू होने से एक वर्ष तक लागू रहेंगे और तत्पश्चात इनकी समीक्षा की जायेगी।

8.2. केओपीटी को अपने दरमानों में उक्त उपबंधों को उपयुक्त रूप से अंतर्विष्ट करने की सलाह दी जाती है।

8.3. उक्त उपबंध 1 अगस्त, 2017 से 31 जुलाई 2018 तक अवधि के लिए प्रभावी रहेंगे। दिया गया अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से इनका विस्तार नहीं किया जाता।

8.4. जैसा पत्तन द्वारा स्वीकार किया गया है, कूड पॉम ऑयल/आरबीडी पॉम ऑयल की दुलाई करने वाले पोत से न्यूनतम पम्पिंग दर 250 एमटी प्रति घंटा और सोया बीन तेल/सूरजमुखी तेल की दुलाई करने वाले पोत से न्यूनतम 450 एमटी प्रति घंटा की दर पर पत्तन द्वारा समीक्षा की जायेगी और इसलिए केओपीटी को 31 जुलाई, 2018 से आगे की अवधि के लिए, इन उपबंधों की वैधता के समाप्ति से कम से कम 2 महीने पूर्व, उपयुक्त प्रस्ताव दायर करने की सलाह दी जाती है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन- III/4/असा./315/17]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 16th November, 2017

No. TAMP/59/2017-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust seeking approval for the Performance Norm based Incentive/Penalty for handling Edible Oil through pipeline at Haldia Dock Complex, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/59/2017-KOPT

Kolkata Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 14th day of November 2017)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) seeking approval for the Performance Norm based Incentive/ Penalty for handling Edible Oil through pipeline at Haldia Dock Complex (HDC).

2.1. The main points made by KOPT in its proposal dated 12 July, 2017 are summarised below:

- (i). A substantial quantity of edible oil including Crude & RBD Palm Oil, Crude & Refined soya Bean Oil as well as Sunflower Oil is handled through HDC, primarily on account of five edible oil refineries located at Haldia. Apart from the said refineries, small parcel loads of edible oil are also imported on regular basis by various importers located in and around Kolkata.
- (ii). The edible oil handled in the past few years is as follows:

Sr. no.	Financial year	Quantity (Million MT)
1.	2014-15	1.95
2.	2015-16	2.40
3.	2016-17	2.20

The edible oil traffic through HDC is likely to increase further in the coming years.

- (iii). At present, the average productivity of Crude Palm Oil/Refined, Bleached and Deodorized (RBD) Palm Oil and Soya Bean Oil / Sunflower Oil is only 150 MT and 350 MT per hour respectively. In view of such poor output and in the absence of performance norms for handling Edible oil through pipeline at HDC in the existing Scale of Rates of KOPT, the Turnaround Time (TRT) of the edible oil vessel is high which is affecting the overall TRT of vessel at HDC. Further, poor pumping rate of such vessel has reduced the capacity utilization of the berth.
- (iv). In order to increase the pumping rate and reduce the TRT of edible oil vessel, the concerned major edible oil importers were advised in the meeting on 4 May, 2017 to upgrade the necessary infrastructure through various measures to increase the pumping rate for discharging the cargo. Accordingly, it was decided that w.e.f. 1 August 2017, all stakeholders will have to ensure cargo discharge from the vessel at a Minimum Pumping rate of 250 MT per hour for vessels carrying Crude Palm Oil / RBD Palm Oil and 450 MT per hour for vessel carrying Soya Bean Oil/Sunflower Oil, failing which penal Berth hire charges will be levied on such vessels. [The copy of the Minutes of the Meeting held with the major edible oil importers on 4 May 2017 is furnished by KOPT.]
- (v). The matter of stipulating Minimum pumping rates was placed for consideration and approval of the Board of Trustees and it was sanctioned by the Board vide its Resolution no. R/279/HDC/ADMN/3/5/2017 dated 31 May 2017. [The copy of the Board Resolution dated 31 May 2017 is furnished by KOPT.]
- (vi). The norms for penalty/ incentive for failure or success in achieving the stipulated discharge rate was considered and approved by Board of Trustees.
- (vii). The proposed performance as well as penalty/incentive norms will be effective from 1 August 2017 for 1 year from its introduction and will be reviewed thereafter.
- (viii). If any ship is performing poorly and failing to achieve the Benchmark productivity in two consecutive voyages due to reasons attributable to the ships then the said ship will not be accepted by the KOPT and the same will be informed to the Trade.

2.2. Accordingly, the KOPT has sought approval for insertion of the following provision in the existing SOR (notified vide Order no. TAMP/23/2016-KOPT dated 12 January, 2017) under Section 21.6 with the title "Performance as well as Productivity/Incentive Norms for handling Edible oil through pipeline at HDC"

“(i). Performance Norms

The ships carrying Crude Palm Oil / RBD Palm Oil shall have to achieve cargo discharge at a Minimum Pumping Rate of 250 MT per hour and the ship carrying Crude Degummed Soya Bean / Sunflower Oil shall have to achieve cargo discharge at a Minimum Pumping rate of 450 MT per hour, failing which penal Berth hire charges will be levied on such vessels.

(ii). Penalty/Incentive Norms

For the purpose of calculation of the productivity, the working time of the vessel will be calculated from haul in time till completion of cargo work. For failure or success in achieving the stipulated discharge rate, penalty/incentive will be applicable as follows:

- (a). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied.
- (b). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours, then penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hours or part thereof taken to complete the cargo operations of the vessel.
- (c). In case the average pumping rate of the ship exceed the bench mark level and working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) is lower than the stipulated time by more than 2 hours, then incentive will be paid @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved. However, there will be no incentive for saving of time up to 2 hours.

Note to provisions regarding Penalty/ Incentive Norms:

- (i). For calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records.
- (ii). For non-achievement of the performance as stated at (i) above, the penalty will be imposed on the ship's owner/agent. Similarly, for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner/ agent.
- (iii). The Performance and Penalty/Incentive Norms as specified above will be effective from 1 August, 2017.
- (iv). The proposed Performance as well as Penalty / Incentive Norms will be valid for 1 year from its introduction and will be reviewed thereafter."

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 12 July 2017 was forwarded to the concerned users/ user organisations vide our letter dated 20 July 2017, seeking their comments. Some of the users/user organisations have furnished their comments after the joint hearing. The said comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded vide its letter dated 14 September 2017.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested vide our letter dated 7 August 2017 to furnish additional information/clarifications on few points. The KOPT has responded vide its letter dated 30 August 2017. The information/ clarification sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Clarification sought by us	Reply of KOPT
(i).	As against the present productivity of 150 MT per hour in respect of Crude Palm Oil/ RBD Palm Oil and 350 MT per hour in respect of Soya Bean Oil/ Sunflower Oil, the KOPT has proposed a productivity norm of 250 MT per hour in respect of Crude Palm	It is found on record that productivity for as many as 13 CPO/RBD Palm oil ships and 4 soyabean oil ships yielded was more than the proposed norms of 250 MT and 450 MT per hour respectively in the F.Y. 2016-17. Besides, 9 CPO/ RBD palm oil ships almost achieved the proposed productivity norms in the same year. Similarly, during the period F.Y. 2017-18 till July 2017, 5 CPO/RBD palm Oil ships and 2 soyabean oil ships have achieved productivity more than the proposed norm; whereas, 8 CPO/ RBD palm oil ships and 1 soyabean oil ship had almost reached the proposed productivity norms. [The ship wise productivity as explained above has been furnished by KOPT.]

	<p>Oil/ RBD Palm Oil and 450 MT per hour in respect of Soya Bean Oil/ Sunflower Oil, failing which levy of penal berth hire charges on vessels has been proposed by the Port. In this connection, the basis to arrive at the proposed productivity norm of 250 MT per hour in respect of Crude Palm Oil/RBD Palm Oil and 450 MT per hour in respect of Soya Bean Oil/Sunflower Oil to be explained.</p>	<p>In case of handling of edible oil vessels at HDC, Port has virtually no role in operations and the entire operational arrangement are made and executed by the importers/exporters and the vessels. During the discharge operation, several deficiencies on the part of the concerned stakeholders are regularly being noticed, which are adversely affecting the productivity. It is felt that if necessary actions are taken by the importers/ exporters and or the vessel in close co-ordination with each other, then the proposed productivity level can be easily achieved.</p> <p>To address various issues involved during handling of edible oil vessels, a meeting was held on 4.05.2017 between port and all the major stakeholders of edible oil trade where the deficiencies affecting the productivity and the remedial actions were discussed at length. After detailed deliberations, the productivity norms of 250 MT per hour for CPO/RBD palm oil ships and 450 MT per hour for soyabean/sunflower oil ships were decided, which were agreed by all the stakeholders. Further, all the stakeholders agreed to take the following actions for achieving the proposed productivity norms:</p> <p>(a) Reduction of the time for initial, interim and final ullage survey of the vessel.</p> <p>(b) Installation of booster pumps during the discharge operation to increase the pumping rate.</p> <p>(c) To import cargo in separate tanks of the vessel on account of different receivers.</p> <p>(d) Utilisation of multiple manifolds and pipelines for simultaneous discharge account multiple receivers.</p> <p>(e) To reduce the pigging time to less than two hours per Imports / Receivers by installing high capacity compressors.</p> <p>(f) To maintain adequate temperature of the vessels tanks throughout the entire voyage of the vessel carrying CPO/ RBD palm oil.</p>																																												
(ii).	<p>Increase in the productivity will reduce the turnaround time (TRT) of the vessels and in turn, will enable the KOPT to handle more cargo in future. The additional revenue that would be generated from handling of more cargo in future to be quantified.</p>	<p>It may be pertinent to mention that as against the projection of 2.35 MMT of edible oil at HDC for the F.Y. 2017-18, 0.9 MMT cargo has already been handled from April 17 to July 17 thus indicating an annual throughput of 2.7 MMT for the F.Y. 2017-18. The market condition, and the volume of edible oil cargo will increase gradually during subsequent years. The only way to accommodate the incremental volume of cargo and ships can be through productivity enhancement by removing the deficiencies which are unnecessarily wasting working time as well as by improving pumping rates. Accordingly, the aforesaid action plan has been taken with the consent of the users.</p> <p>The estimated additional cargo and number of ships which may be handled after implementation of the proposed productivity norms is summarised below (considering the edible oil cargo volume and its trend at HDC< KOPT during the first four months of the current fiscal (2017-18).</p> <table><tr><th>Cargo</th><th colspan="3">Ships worked at HDC during April 17 to July 17</th><th colspan="2">Estimates considered proposed productivity norms</th><th>Differential time available in 4 months (in Hr.)</th><th>Differential time available in 12 months (in Hr.)</th><th>Additional quantity cargo that can be handled during twelve months period (in MT)</th><th>Average parcel size of ship during April 17 to July 17 (in MT)</th><th>Assessed incremental no. of ships in twelve months period (in MT)</th></tr><tr><th>(A)</th><th>(B)</th><th>(C)</th><th>(D)</th><th>(E)</th><th>(F)=(C)/(E)</th><th>(G)=(D) - (F)</th><th>(H) = (G)*3</th><th>(I) = (H)*(E)</th><th>(J)=(C)/(B)</th><th>(K)=(I)/(J)</th></tr><tr><td>CPO/RBD Palm Oil</td><td>74</td><td>523247</td><td>3241</td><td>250</td><td>2092.9</td><td>1147</td><td>3441</td><td>860250</td><td>7071</td><td>122</td></tr><tr><td>Soyabean Oil/ Veg. Oil</td><td>25</td><td>368821</td><td>125</td><td>450</td><td>816.6</td><td>435.6</td><td>1306.8</td><td>588060</td><td>14753</td><td>40</td></tr></table>	Cargo	Ships worked at HDC during April 17 to July 17			Estimates considered proposed productivity norms		Differential time available in 4 months (in Hr.)	Differential time available in 12 months (in Hr.)	Additional quantity cargo that can be handled during twelve months period (in MT)	Average parcel size of ship during April 17 to July 17 (in MT)	Assessed incremental no. of ships in twelve months period (in MT)	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)=(C)/(E)	(G)=(D) - (F)	(H) = (G)*3	(I) = (H)*(E)	(J)=(C)/(B)	(K)=(I)/(J)	CPO/RBD Palm Oil	74	523247	3241	250	2092.9	1147	3441	860250	7071	122	Soyabean Oil/ Veg. Oil	25	368821	125	450	816.6	435.6	1306.8	588060	14753	40
Cargo	Ships worked at HDC during April 17 to July 17			Estimates considered proposed productivity norms		Differential time available in 4 months (in Hr.)	Differential time available in 12 months (in Hr.)	Additional quantity cargo that can be handled during twelve months period (in MT)	Average parcel size of ship during April 17 to July 17 (in MT)	Assessed incremental no. of ships in twelve months period (in MT)																																				
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)=(C)/(E)	(G)=(D) - (F)	(H) = (G)*3	(I) = (H)*(E)	(J)=(C)/(B)	(K)=(I)/(J)																																				
CPO/RBD Palm Oil	74	523247	3241	250	2092.9	1147	3441	860250	7071	122																																				
Soyabean Oil/ Veg. Oil	25	368821	125	450	816.6	435.6	1306.8	588060	14753	40																																				

		<p>Thus, it is seen from the above that if the proposed performance norms is implemented, handling of 162 additional vessels of edible oil cargo can be possible annually. However, due to lock as well as tidal constraint handling of the said additional vessels may not be practicable and therefore, handling of 50% of the above additional vessels i.e. 81 vessels (61 CPO/RBD) and 20 soyabean/ sunflower) can be achieved through productivity enhancement.</p> <p>[The particulars of edible oil ships handled during 2016-17 and from April 2017 to July 2017 is furnished by KOPT.]</p> <p>The calculation in respect of incremental revenue as furnished by KOPT is as follows:</p> <p>Calculation of annual additional income from additional handling of Vegetable oil:</p> <table> <tr> <th>Edible oil</th><th>CPO</th><th>Soyabean Oil</th></tr> <tr> <td>Incremental cargo (in MMT) (assuming to be foreign)</td><td>0.43</td><td>0.29</td></tr> <tr> <td>No. of Vessels to handle (assuming in foreign run)</td><td>61</td><td>20</td></tr> <tr> <td>Average GRT of Vessels</td><td>10000</td><td>25000</td></tr> <tr> <td>Average dollar rate</td><td>65</td><td>65</td></tr> <tr> <td>Average stayal (in hours)</td><td>30</td><td>34</td></tr> <tr> <td>Income from handling of cargo (₹ in lakhs)</td><td>268.27</td><td>183.39</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Income from Marine related charges (₹ in lakhs)</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Pilotage</td><td>338.90</td><td>277.79</td></tr> <tr> <td>Berth hire</td><td>47.34</td><td>43.98</td></tr> <tr> <td>Port Dues</td><td>189.59</td><td>155.41</td></tr> <tr> <td></td><td>575.84</td><td>477.17</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Total handling & Marine Income (₹ in lakhs)</td><td>844.11</td><td>660.56</td></tr> <tr> <td>Total income from additional handling of CPO and Soyabean Oil (₹ in lakhs)</td><td colspan="2">1505</td></tr> </table>	Edible oil	CPO	Soyabean Oil	Incremental cargo (in MMT) (assuming to be foreign)	0.43	0.29	No. of Vessels to handle (assuming in foreign run)	61	20	Average GRT of Vessels	10000	25000	Average dollar rate	65	65	Average stayal (in hours)	30	34	Income from handling of cargo (₹ in lakhs)	268.27	183.39				Income from Marine related charges (₹ in lakhs)			Pilotage	338.90	277.79	Berth hire	47.34	43.98	Port Dues	189.59	155.41		575.84	477.17				Total handling & Marine Income (₹ in lakhs)	844.11	660.56	Total income from additional handling of CPO and Soyabean Oil (₹ in lakhs)	1505	
Edible oil	CPO	Soyabean Oil																																																
Incremental cargo (in MMT) (assuming to be foreign)	0.43	0.29																																																
No. of Vessels to handle (assuming in foreign run)	61	20																																																
Average GRT of Vessels	10000	25000																																																
Average dollar rate	65	65																																																
Average stayal (in hours)	30	34																																																
Income from handling of cargo (₹ in lakhs)	268.27	183.39																																																
Income from Marine related charges (₹ in lakhs)																																																		
Pilotage	338.90	277.79																																																
Berth hire	47.34	43.98																																																
Port Dues	189.59	155.41																																																
	575.84	477.17																																																
Total handling & Marine Income (₹ in lakhs)	844.11	660.56																																																
Total income from additional handling of CPO and Soyabean Oil (₹ in lakhs)	1505																																																	
(iii)	<p>In this connection, it may be recalled that during the general revision of tariff of KOPT in the year 2016, a revenue gap between the Ceiling indexed annual Revenue Requirement (ARR) and the Estimated Revenue at Proposed level of Tariff was at ₹ 386.33 crores. The KOPT to</p>	<p>Considering the current wharfage rate of ₹. 62.37 per MT and Marine charges, the estimated cargo and marine income from handling of the said additional 4.30 lac MT of CPO/RBD Palm Oil (61 vessels) and 2.94 lakhs MT of Soyabean Oil/Veg. Oil (20 vessels) comes to ₹ 15.05 Crore (approx.), which is far lower than the revenue gap of ₹ 386.33 crore. In view of the above, it is confirmed that the additional revenue that may be earned by KOPT due to estimated increase in traffic due to expected increase in productivity will still be substantially lower than the revenue gap of ₹ 386.33 crore.</p> <p>Further it may be stated that the proposed performance norms will reduce the average TRT of vessels which is one of the primary objections of the Ministry as well as NITI Aayog.</p>																																																

confirm that the additional revenue to be earned by the Port due to increased traffic would be within the revenue gap so emerged.	
---	--

5. A joint hearing on the case in reference was held on 31 August 2017 at the KOPT premises in Kolkata. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. The KOPT and the users/ user organisations have made their submissions, at the joint hearing.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The present productivity of Edible oil vessels at Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust (KOPT) is reported to be poor, which is resulting in higher Turnaround Time (TRT) of the edible oil vessels, which in turn is reducing the capacity utilization of the berth. Therefore, with a view to improve the TRT of the Edible Oil Vessels and thereby increase the utilization of the berth, the KOPT has come up with a proposal seeking approval for the Performance Norm based Incentive/Penalty for handling Edible Oil through pipeline at HDC. The proposal of KOPT has the approval of its Board of Trustees.

In this connection, reference is drawn to the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports issued by the Ministry of Shipping (MOS) in June 2016, which lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports and institute penalties and incentives linked to the performance norms. Though the said Policy is applicable only for the dry bulk commodities, the KOPT, flowing from the said Policy, has taken initiative to prescribe Performance Norm based Incentive/ Penalty for handling of Liquid cargo viz., Edible Oil at HDC. The HDC deserves to be complemented in this regard.

- (ii). The submissions made by KOPT in its proposal of July 2017 alongwith the information/ clarification furnished by KOPT during the processing of the case in reference, are considered in this analysis.
- (iii).
 - (a). The present productivity in respect of Crude Palm Oil/RBD Palm Oil at HDC is reported by KOPT to be 150 MT per hour and that of Soya Bean Oil/ Sunflower Oil is reported to be 350 MT per hour. In this backdrop, the proposal of the port is to prescribe a Minimum Pumping Rate of 250 MT per hour for the ships carrying Crude Palm Oil/ RBD Palm Oil and a Minimum Pumping rate of 450 MT per hour for the ships carrying Crude Soya Bean/Sunflower Oil, at the time of cargo discharge. The proposed Minimum Pumping Rate is based on the productivity achieved/almost achieved by certain number of vessels in the recent past at HDC.
 - (b). With regard to the proposed productivity levels, it is to state that prior to the submission of the proposal, the KOPT, at the port level had held a meeting with the relevant stakeholders, apprising them regarding the proposal. As per the Minutes of the Meeting furnished by KOPT alongwith its proposal, it is seen that the users during the said meeting held by KOPT have agreed on the Minimum Pumping Rate as proposed by KOPT. However, in the joint hearing held by this Authority as part of the consultative process, all the users have objected to the proposed pumping rates mainly on the ground that it is difficult to achieve the proposed pumping rates due to the small size of the Vessels visiting Haldia having less Booster pump capacity.
 - (c). In this regard, it is relevant here to mention that from the statistics furnished by the KOPT for the period from April 2016 to July 2017, it can be seen that there are

occasions when the vessels have surpassed the productivity norms proposed by KOPT in respect of Crude Palm Oil/ RBD Palm Oil and Soya Bean Oil/Sunflower Oil vessels. There are also instances when the vessels have almost achieved the proposed productivity norms. Further, according to KOPT, if the existing operational deficiencies/constraints being faced during the discharge operation on the part of the importers/exporters and of the vessel are fixed, then the proposed productivity levels can be easily achieved.

- (iv). In the current scenario, where there are general talks about the Indian ports taking a good long time to turnaround the Vessels and the initiative of the Government to reduce the turnaround time of the vessel at the Indian ports, the proposal of the KOPT, to prescribe higher productivity norms, resulting in faster turnaround of the Vessels and optimum utilisation of the berths, is seen to be in the right direction. As confirmed by KOPT, with the fixing of the operational glitches, the proposed productivity levels can be easily achieved. Infact, some of the vessels have achieved/nearly achieved the proposed productivity norms. Considering the submissions made by KOPT and the proposal is having the approval of the Board of Trustees of KOPT, this Authority is inclined to approve the proposal of the port.
- (v). Alongwith the productivity norms, the KOPT has also proposed incentive/penal provisions in the event of achievement/ non-achievement of the productivity norms. In this connection, the port has proposed notes to the effect of non-levy of penalty in the event if the working time of the vessel exceeds the stipulated time based on the above referred productivity norms by 2 hours or less, levy of penalty @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hour if the working time of the vessel exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours and also grant of incentive @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved in the event the average pumping rate of the ship exceeds the bench mark level and working time of the vessel is lower than the stipulated time by more than 2 hour. Considering that the Board of Trustees has approved the penal/ incentive provisions and since none of the users have objected to the penal/incentive provisions proposed by the Port, this Authority is inclined to approve the proposed notes.
- (vi). The KOPT has also proposed notes to the effect that for calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records and that for non-achievement of the performance, the penalty will be imposed on the ship's owner/agent and that for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner/agent. Since the proposed notes give clarity on the implementation aspects relating to the levy of penalty/grant of incentive, the proposed notes are also approved.
- (vii). Increase in the productivity will reduce the turnaround time of the vessels and in turn, will enable the KOPT to handle more cargo in future, thereby resulting in additional revenue to the port, which may not have been anticipated during the general revision of tariff of KOPT in November 2016. Since the additional income estimated to be earned by KOPT has not been anticipated and factored while deciding the general revision proposal of KOPT disposed in 2016, there may be a view that some other rate should be adjusted to maintain revenue neutral position.

In this regard, it is relevant here to mention that the question of ensuring a revenue neutral position arises when a port has already been given tariff whatever is due to it, based on the estimated cost position and thereafter it is to be again granted a new tariff. However, in the case of KOPT, it may be recalled that in the general revision Order of KOPT passed by this Authority in November 2016, a revenue gap to the tune of about ₹ 383 crores, has been left uncovered by the Port. The additional revenue that would be generated from handling of more cargo in future as estimated by KOPT at ₹ 15.05 crores, would get subsumed in the revenue gap and would not lead to any undue advantage to KOPT.

- (viii). As brought out earlier, the KOPT proposal under reference has been received in July 2017. In the said proposal, the KOPT has proposed that Performance norms and Penalty/Incentive Norms will be effective from 1 August 2017. As per Clause 5.7.1 of the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2015, whenever a specific tariff for a service/ cargo

is not available in the Scale of Rates of the particular port or any other major port, then the port may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/service. Further, as per Clause 5.7.3 and 5.7.4 of the Working Guidelines, with the submission of proposal, the port can simultaneously levy the proposed rate on an ad hoc basis in consultation with the concerned users, till the rate is finally notified. In this regard, as already stated earlier, prior to the submission of the proposal, the KOPT, at the port level had held a meeting with the relevant stakeholders, apprising them regarding the proposal. As per the Minutes of the Meeting furnished by KOPT alongwith its proposal, it is seen that the users during the said meeting held by KOPT have, interalia, agreed for the implementation of the proposed Minimum Pumping Rate along with the provisions of the incentives/penalties with effect from 01 August 2017, pending approval of this Authority. Considering that the proposal of the port for implementation of the Minimum Pumping Rate along with the provisions of the incentives/penalties with effect from 01 August 2017 is in consultation with the users, this Authority is inclined to approve the performance norms along with the provisions of the incentives/penalties with effect from 01 August 2017.

In this connection, reference is drawn to the submissions made by one of the users viz., Seaport Service Private Limited (SSPL), during the proceedings of the case in reference. The SSPL is of the view that since this Authority has not approved the performance norms and the incentive/ penalty, the KOPT cannot implement these provisions without TAMP approval and has, therefore, requested for refund of the amount collected by KOPT from them since 01 August 2017. In this regard, it is to state that implementation of the provisions by KOPT with effect from 01 August 2017 is in line with the stipulations contained in the Working Guidelines. Infact, SSPL was also part of the meeting held by KOPT with the stakeholders, as discussed earlier. Considering that this Authority is inclined to recognise the implementation of the Minimum Pumping Rates along with the provisions of the incentives/ penalties with effect from 01 August 2017, as proposed by the KOPT, the question of any refund by KOPT to any of the parties does not arise.

- (ix). The KOPT has sought approval for implementation of the Minimum Pumping Rate along with the provisions of the incentives/penalties for a period of one year from 01 August 2017. The KOPT has expressed its desire to review the performance norms thereafter. Based on the request made by the Port, this Authority is inclined to grant approval for implementation of the Minimum Pumping Rate along with the provisions of the incentives/ penalties for a period of one year i.e. upto 31 July 2018.
- (x). One of the stakeholders viz., Association of Shipping Interest in Calcutta (ASIC) is of the view that since the Receivers and the Handling Agents are responsible for the speedy discharge of all cargo coming to the Port, the Penal Berth Hire charge is directed to the Receivers of the cargo and not on the Vessel or its Agents. The KOPT has not commented on the submissions made by ASIC in the proceedings under reference. However, it is observed during the proceedings of the case that the productivity of edible oil would depend on the size of the vessels calling HDC as well as pumping capacity of the booster pumps. Therefore, it is reasonable that the vessel is rewarded for efficiency or penalized for inefficiency.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, incorporation of following new Section 21.6 under Part-VI - Vessel related Charges for Vessel engaged in Foreign Trade & Vessel Engaged In Coastal Trade, in the existing Scale of Rates of KOPT, is approved:

“S.21.6 Performance as well as Productivity / Incentive Norms for handling Edible oil through pipeline at HDC.”

(i). Performance Norms

The ships carrying Crude Palm Oil/RBD Palm Oil shall have to achieve cargo discharge at a Minimum Pumping Rate of 250 MT per hour and the ship carrying Crude Degummed Soya Bean/Sunflower Oil shall have to achieve cargo discharge at a Minimum Pumping rate of 450 MT per hour, failing which penal Berth hire charges will be levied on such vessels.

(ii). Penalty / Incentive Norms

For the purpose of calculation of the productivity, the working time of the vessel will be calculated from haul in time till completion of cargo work. For failure or success in achieving the stipulated discharge rate, penalty/incentive will be applicable as follows:

- (a). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied.
- (b). If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms beyond 2 hours, then penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hours or part thereof taken to complete the cargo operations of the vessel.
- (c). In case the average pumping rate of the ship exceeds the bench mark level and working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) is lower than the stipulated time by more than 2 hours, then incentive will be paid @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved. However, there will be no incentive for saving of time up to 2 hours.

Note to provisions regarding Penalty/ Incentive Norms:

- (i). For calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records.
- (ii). For non-achievement of the performance as stated at (i) above, the penalty will be imposed on the ship's owner/agent. Similarly, for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner/agent.
- (iii). The Performance and Penalty/Incentive Norms as specified above will be effective from 1 August 2017 and will be valid for 1 year upto 31 July 2018 and will be reviewed thereafter."

8.2. The KOPT is advised to suitably incorporate the above provisions in its Scale of Rates.

8.3. The said provisions are made effective for a period of one year from 01 August 2017 upto 31 July 2018. The approval accorded shall automatically lapse unless, specifically extended by this Authority.

8.4. As agreed by the Port, the Minimum Pumping Rate of 250 MT per hour for ships carrying Crude Palm Oil / RBD Palm Oil and 450 MT per hour for ships carrying Crude Soya Bean / Sunflower Oil, shall be reviewed by the Port and therefore, the KOPT is advised to file a suitable proposal for the period beyond 31 July 2018, atleast 2 months prior to the expiry of validity of these provisions.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Ext./315/17]